

6 A 10852/14.OVG

1 K 222/09.NW

**Die Entscheidung ist
rechtskräftig!**



OBER VERWALTUNGSGERICHT RHEINLAND-PFALZ

URTEIL

IM NAMEN DES VOLKES

In dem Verwaltungsrechtsstreit

...

- Klägerin und Berufungsklägerin -

Prozessbevollmächtigte: Rechtsanwälte Pfeil & Wolf, Schmähgasse 70,
67454 Haßloch,

g e g e n

die Stadt Schifferstadt, vertreten durch den Bürgermeister, Marktplatz 2,
67105 Schifferstadt,

- Beklagte und Berufungsbeklagte -

w e g e n wiederkehrenden Beitrags für Verkehrsanlagen

hat der 6. Senat des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz in Koblenz aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 10. Dezember 2014, an der teilgenommen haben

Vorsitzender Richter am Oberverwaltungsgericht Dr. Mildner
Richter am Oberverwaltungsgericht Dr. Beuscher
Richterin am Oberverwaltungsgericht Dr. Emmenegger
ehrenamtlicher Richter Ges.-Projektleiter Beuler
ehrenamtliche Richterin Verkäuferin Büchler

für Recht erkannt:

Unter teilweiser Abänderung des angefochtenen Urteils vom 18. November 2009 wird der Bescheid der Beklagten vom 8. Juni 2007 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 12. Februar 2009 aufgehoben.

Die Beklagte hat die Kosten des Verfahrens beider Rechtszüge zu tragen.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Der Beklagten wird nachgelassen, eine Vollstreckung der Klägerin durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe des zu vollstreckenden Betrages abzuwenden, wenn nicht die Klägerin vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

Die Klägerin wendet sich als Eigentümerin des bebauten Grundstücks J...-Str. ... in S... gegen ihre Heranziehung zu einem wiederkehrenden Ausbaubeitrag für das Jahr 2006.

Mit Bescheid vom 8. Juni 2007 setzte die Beklagte einen Beitrag in Höhe von 27,36 € für das Grundstück der Klägerin fest, das in der Abrechnungseinheit 1 liegt, die das gesamte Stadtgebiet mit Ausnahme zweier Gewerbegebiete umfasst. Ihr dagegen eingelegter Widerspruch wurde mit Widerspruchsbescheid vom 12. Februar 2009 zurückgewiesen. Die daraufhin erhobene Klage hat das Verwaltungsgericht mit Urteil vom 18. November 2009 abgewiesen. Einen sodann von der Klägerin gestellten Antrag auf Zulassung der Berufung hat der Senat durch Beschluss vom 14. Juni 2010 abgelehnt. Auf ihre Verfassungsbeschwerde hat das Bundesverfassungsgericht mit Beschluss vom 25. Juni 2014 diesen

Senatsbeschluss aufgehoben und die Sache an das Oberverwaltungsgericht zurückverwiesen.

Nach Zulassung der Berufung durch Beschluss des Senats vom 8. September 2014 trägt die Klägerin vor, die Abrechnungseinheit 1 sei fehlerhaft gebildet worden. Sie habe eine derart große räumliche Ausdehnung, dass der verfassungsgerichtlich geforderte individuell-konkrete Vorteil für ihr Grundstück nicht angenommen werden könne. Außerdem hätten das westlich der Bahnlinie nach Speyer liegende Gebiet und das Gewerbegebiet Ost abgesondert werden müssen. Bei der Bildung der Abrechnungseinheit 2 sei verkannt worden, dass die Bahnlinie Ludwigshafen – Neustadt a.d.W. keine trennende Wirkung habe. Da sich für ihr Grundstück durch den Ausbau der im Jahr 2006 erneuerten Straßen kein individuell zurechenbarer Vorteil ergebe, entspreche die Ausbaubeitragssatzung den verfassungsrechtlichen Anforderungen nicht.

Die Klägerin beantragt,

unter teilweiser Abänderung des angefochtenen Urteils den Bescheid der Beklagten vom 8. Juni 2007 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 12. Februar 2009 aufzuheben,

Die Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

Sie hält die gebildeten Abrechnungseinheiten für vereinbar mit den Anforderungen, die das Bundesverfassungsgericht aufgestellt habe, zumal die beiden Industriegebiete Nord und Süd, die als Abrechnungseinheiten 2 und 3 vom Stadtgebiet (Abrechnungseinheit 1) abgetrennt worden seien, nur durch außerhalb des Ortes verlaufende Straßen erreicht werden könnten.

Die weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes ergeben sich aus der Gerichtsakte sowie den von der Beklagten vorgelegten Verwaltungs- und Widerspruchsvorgängen, die Gegenstand der mündlichen Verhandlung waren.

Entscheidungsgründe

Die Berufung der Klägerin ist begründet. Anders als das Verwaltungsgericht kommt der Senat zu dem Ergebnis, dass der Bescheid der Beklagten vom 8. Juni 2007 in der Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 12. Februar 2009 insgesamt rechtswidrig ist und die Klägerin in ihren Rechten verletzt (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO). Er ist deshalb unter Abänderung des angefochtenen Urteils auch in Höhe von 26,68 € aufzuheben.

Die Voraussetzungen zur Erhebung wiederkehrender Straßenausbaubeiträge liegen nicht vor, weil es an einer hinreichenden satzungsrechtlichen Grundlage für die Bildung der Abrechnungseinheit 1 fehlt, in der das veranlagte Grundstück liegt.

1. Gemäß § 10a Abs. 1 Sätze 1 und 2 des Kommunalabgabengesetzes – KAG – vom 20. Juni 1995 (GVBl. S. 175) i.d.F. des Gesetzes vom 12. Dezember 2006 (GVBl. S. 401) können die Gemeinden durch Satzung bestimmen, dass die jährlichen Investitionsaufwendungen für Verkehrsanlagen nach Abzug des Gemeindeanteils als wiederkehrender Beitrag auf die Grundstücke verteilt werden, welche die rechtliche und tatsächliche Möglichkeit einer Zufahrt oder eines Zugangs zu einer Straße haben, die zu der aus sämtlichen zum Anbau bestimmten Verkehrsanlagen des gesamten Gebiets oder einzelner, voneinander abgrenzbarer Gebietsteile der Gemeinde bestehenden einheitlichen öffentlichen Einrichtung gehört.

Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem Beschluss vom 25. Juni 2014 (1 BvR 668/10, 1 BvR 2104/10, NVwZ 2014, 1448, juris, Rn. 46, 55) entschieden, dass die Heranziehung zu wiederkehrenden Beiträgen nach Maßgabe des § 10a KAG bei verfassungskonformer Auslegung nicht gegen das Grundrecht auf Gleichbehandlung des Art. 3 Abs. 1 GG in seiner Ausprägung als Gebot der Belastungsgleichheit verstößt. Angesichts der Grundstücksbezogenheit des wiederkehrenden Ausbaubeitrags liegt danach der für die Beitragserhebung erforderliche Sondervorteil in der Möglichkeit der besseren Erreichbarkeit der beitragspflichtigen Grundstücke und der besseren Nutzbarkeit des Gesamtverkehrssystems sowie dessen Aufrechterhaltung und Verbesserung als

solchem (BVerfG, a.a.O., Rn. 58). Dieser Vorteil ist bei Ausschöpfung der Möglichkeiten zur Bildung einheitlicher öffentlicher Einrichtungen in abgrenzbaren Gebietsteilen den einzelnen Grundstücken auch hinreichend zurechenbar (BVerfG, a.a.O., Rn. 59). Ein Beitrag für den Ausbau einer Straße als Teil einer einheitlichen öffentlichen (Verkehrs-) Einrichtung kommt danach nur für diejenigen Grundstücke in Betracht, die von dieser einen jedenfalls potentiellen Gebrauchsvorteil haben, bei denen sich also der Vorteil der Möglichkeit der Nutzung der ausgebauten Straßen als Lagevorteil auf den Gebrauchswert des Grundstücks auswirkt. Der Satzungsgeber muss deshalb bei der Ausübung seines Gestaltungsermessens über die Festlegung abgrenzbarer Gebietsteile (vgl. § 10a Abs. 1 Satz 4 KAG) darauf achten, dass die dort liegenden Grundstücke einen konkret zurechenbaren Vorteil von dem Ausbau und der Erhaltung einer Verkehrsanlage haben (BVerfG, a.a.O., Rn. 63 f.). Weitergehende verpflichtende Anforderungen, wie zum Beispiel die Existenz eines "funktionalen Zusammenhangs" zwischen Verkehrsanlagen und den mit einem Ausbaubeitrag belasteten Grundstücken sind jedoch verfassungsrechtlich nicht geboten (BVerfG, a.a.O., Rn. 54, 64).

Die Voraussetzung eines konkret zurechenbaren Vorteils aufgrund einer ausreichend engen "Vermittlungsbeziehung" zwischen den eine einheitliche öffentliche Einrichtung bildenden Verkehrsanlagen hinsichtlich des Anschlusses an das übrige Straßennetz (BVerfG, a.a.O., Rn. 58) bedeutet für Großstädte und Gemeinden ohne zusammenhängendes Gebiet im Allgemeinen die Notwendigkeit zur Bildung mehrerer einheitlicher öffentlicher Einrichtungen von Anbaustraßen (BVerfG, a.a.O., Rn. 62). In kleinen Gemeinden - insbesondere solchen, die nur aus einem kleinen, zusammenhängend bebauten Ort bestehen - werden sich hingegen einheitliche öffentliche Einrichtung und Gemeindegebiet häufig decken (BVerfG, a.a.O., Rn. 64). Ob die herangezogenen Grundstücke einen konkret zurechenbaren Vorteil von dem Ausbau und der Erhaltung einer Verkehrsanlage haben, hängt dabei nicht von der politischen Zuordnung eines Gebiets, sondern vor allem von den tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten ab, etwa der Größe, der Existenz eines zusammenhängenden bebauten Gebiets, der Topographie wie der Lage von Bahnanlagen, Flüssen und größeren Straßen oder der typischen tatsächlichen Straßennutzung (BVerfG, a.a.O., Rn. 64).

Diese verfassungsrechtlichen Anforderungen entsprechen weitgehend dem nach früherem Recht vorausgesetzten „räumlichen Zusammenhang“ der Straßen in einer Abrechnungseinheit, den der Senat (6 C 10580/02.OVG, NVwZ-RR 2003, 591, esovgrp) als eine von der konkreten Lage der Verkehrsanlagen her gegebene verkehrsmäßige Verbindung umschrieben hat, wie sie in kleineren Gemeinden regelmäßig vorliegt, im Übrigen durch topographische Gegebenheiten, Bahnanlagen, aber auch einheitliche Baugebiete begrenzt sein kann.

In diesem Rahmen muss mit dem Straßenausbau ein konkret zurechenbarer Vorteil für jedes beitragsbelastete Grundstück in der einheitlichen öffentlichen Einrichtung der Anbaustraßen bzw. der Abrechnungseinheit verbunden sein. Dabei liegt es in der Natur der Sache, dass dieser Vorteil für ein bestimmtes Grundstück nicht unabhängig von der jeweils ausgebauten Straße, insbesondere ihrer Nähe zum Grundstück, bemessen werden kann. Der mit dem Ausbau einer Straße den übrigen Verkehrsanlagen innerhalb einer einheitlichen öffentlichen Einrichtung der Anbaustraßen vermittelte Vorteil kann daher je nach Entfernung unterschiedlich ausfallen, ohne dass dadurch die erforderliche ausreichend enge „Vermittlungsbeziehung“ zwischen sämtlichen Verkehrsanlagen ohne Weiteres entfällt.

Was die Größe einheitlicher öffentlicher Einrichtungen der Anbaustraßen angeht, darf die Erwähnung von Großstädten im Beschluss vom 25. Juni 2014 (BVerfG, a.a.O., Rn. 62) als Abgrenzungskriterium nicht dahingehend verstanden werden, dass in zusammenhängend bebauten Städten mit einer Einwohnerzahl unter 100.000 grundsätzlich eine einzige öffentliche Einrichtung der Anbaustraßen konstituiert werden darf und die Bildung mehrerer solcher Einrichtungen (Abrechnungseinheiten) nur jenseits dieser Grenze geboten ist. Angesichts der Notwendigkeit eines konkret zurechenbaren Vorteils im Sinne eines Lagevorteils für das veranlagte Grundstück durch die Möglichkeit der Nutzung der ausgebauten Straßen, wird der Satzungsgeber auch bei Gemeinden mit deutlich weniger als 100.000 Einwohnern sein Gestaltungsermessen im Allgemeinen nur durch Aufteilung des Gemeindegebiets in mehrere einheitliche öffentliche Einrichtungen von Anbaustraßen – selbstverständlich unter Berücksichtigung der örtlichen

Gegebenheiten – fehlerfrei ausüben können. Dafür spricht des Weiteren, dass der Landesgesetzgeber die Bildung einer einzigen öffentlichen Einrichtung der Anbaustraßen im gesamten Gemeindegebiet (vgl. Landtags-Drucks. 15/318, S. 7) realitätsgerecht am typischen Fall einer kleinen Gemeinde orientiert haben dürfte (vgl. hierzu BVerfG, a.a.O., Rn. 50, 64). Denn in Rheinland-Pfalz verfügen ca. 70 von hundert Gemeinden über weniger als 1.000 Einwohner und ungefähr 90 v. H. der Gemeinden über nicht mehr als 3.000 Einwohner verfügen (vgl. Statistisches Jahrbuch RP, 2013, S. 36). Daraus lässt sich freilich nicht ableiten, nur in kleinen Gemeinden mit allenfalls 3.000 Einwohnern komme die Bildung einer einzigen öffentlichen Einrichtung der Anbaustraßen im gesamten Gemeindegebiet und damit ein Verzicht auf die Aufteilung in mehrere Abrechnungseinheiten in Betracht. Maßgebend sind vielmehr die örtlichen Gegebenheiten.

Diese Erwägungen gelten nicht nur für das Gemeindegebiet insgesamt, sondern auch für Stadtteile mit entsprechender Einwohnerzahl. Hat der Stadtkern die Größe einer Gemeinde, die zur Gewährleistung eines konkret zurechenbaren Vorteils für jedes zu veranlagende Grundstück in mehrere öffentliche Einrichtungen von Anbaustraßen aufgeteilt werden muss, werden die erwähnten verfassungsrechtlichen Anforderungen nicht allein dadurch erfüllt, dass abseits des Stadtkerns liegende Ortsteile als jeweils eigenständige Abrechnungseinheiten abgetrennt werden, der Stadtkern aber als einheitliche Einrichtung konstituiert wird.

In kleineren Ortsteilen wie auch in kleineren Gemeinden werden sich hingegen einheitliche öffentliche Einrichtung und Gemeindegebiet häufig decken. Die Möglichkeit, eine einzige öffentliche Einrichtung der Anbaustraßen des gesamten Gemeindegebiets zu bilden, besteht danach regelmäßig in Gemeinden, die nur aus einem kleinen, zusammenhängend bebauten Ort bestehen; sie ist aber nicht zwingend auf solche Gemeinden beschränkt. Von einer zusammenhängenden Bebauung in diesem Sinn kann jedoch nicht gesprochen werden, wenn Außenbereichsflächen von nicht nur unbedeutendem Umfang zwischen den bebauten Gebieten liegen. Auch Bahnanlagen, Flüsse und größere Straßen, deren Querung mit Hindernissen verbunden ist, können eine Zäsur darstellen, die

den Zusammenhang einer ansonsten zusammenhängenden Bebauung aufhebt. Insoweit ist die jeweilige örtliche Situation entscheidend.

Des Weiteren hat eine Gemeinde nach der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts (a.a.O., Rn. 65) zu berücksichtigen, dass Gebiete mit strukturell gravierend unterschiedlichem Straßenausbauaufwand bei der Bildung einer Abrechnungseinheit nur zusammengeschlossen werden dürfen, wenn dies nicht zu einer Umverteilung von Ausbaulasten führt, die auch bei großzügiger Pauschalierungsbefugnis mit Rücksicht auf das Gebot der Belastungsgleichheit nicht mehr zu rechtfertigen ist. Dieses Kriterium des Bundesverfassungsgerichts bezieht sich auf „strukturelle“ Unterschiede einzelner Gebiete, die sich beispielsweise in Baugebieten aus den Festsetzungen eines Bebauungsplans über die Art der baulichen Nutzung, über Straßenbreiten und Parkflächen, aber auch aus einem einheitlichen Ausbauzustand aufgrund der ungefähr gleichzeitigen Herstellung der Straßen ergeben können. Diese Umstände können einen gravierend unterschiedlichen Ausbaubedarf auslösen: Während kürzlich erstmals hergestellte Erschließungsanlagen in einem Neubaugebiet im Allgemeinen auf längere Sicht nicht erneuert werden müssen, weisen die Straßen in schon länger bestehenden Baugebieten, deren übliche Nutzungsdauer abgelaufen ist, häufig einen akuten Erneuerungsbedarf auf. Ein in diesem Sinn strukturell gravierend unterschiedlicher Straßenausbauaufwand entsteht hingegen nicht allein dadurch, dass in den letzten Jahren Ausbaumaßnahmen an einzelnen Straßen nur in einem bestimmten Stadtteil vorgenommen wurden und in den kommenden Jahren überwiegend Straßen eines anderen Stadtteils ausgebaut werden sollen.

Liegen Gebiete mit strukturell gravierend unterschiedlichem Straßenausbauaufwand vor, kann neben der Bildung mehrerer öffentlicher Einrichtungen auch die Aufnahme einer Verschonungsregelung nach § 10a Abs. 5 Satz 1 KAG in die Beitragssatzung in Betracht kommen, um eine verfassungsrechtlich zu missbilligende Umverteilung von Ausbaulasten zu verhindern.

Die Ermittlung und Bewertung der jeweils besonderen örtlichen Gegebenheiten durch den Satzungsgeber muss in die Ausübung seines Gestaltungsermessens über die Bildung einer einzigen oder mehrerer öffentlicher Einrichtungen von

Anbaustraßen einfließen. Damit nachvollzogen werden kann, aus welchen Gründen der Satzungsgeber von einem konkret zurechenbaren Vorteil für sämtliche Grundstücke in der einheitlichen Einrichtung ausgeht, empfiehlt es sich, über die Anforderungen des § 10a Abs. 1 Sätze 4 und 5 KAG hinaus der Satzung eine ausführliche Begründung für die Entscheidung über die Festlegung einer oder mehrerer Abrechnungseinheiten beizufügen.

2. Nach diesen verfassungsrechtlichen Maßstäben ist § 3 Abs. 1 der Satzung über die Erhebung wiederkehrender Beiträge für öffentliche Verkehrsanlagen der Beklagten vom 23. Februar 2007 – ABS –, die in zulässiger Weise rückwirkend zum 1. Januar 2006 in Kraft gesetzt wurde, zu beanstanden, soweit sie die „Abrechnungseinheit 1: Stadtgebiet S...“ als einheitliche öffentliche Einrichtung von Anbaustraßen festlegt.

a) Zwar kann der Klägerin nicht gefolgt werden, die eine Abgrenzbarkeit der Abrechnungseinheit 1 von der Abrechnungseinheit 2 („Gebiet Nord“) bezweifelt. Die Bahnlinie Ludwigshafen – Neustadt a.d.W. stellt nämlich eine sehr deutliche Zäsur dar, die nur durch die Straßenunterführung der D... Straße etwas abgemildert wird.

b) Eine in vergleichbarer Weise trennende Wirkung kommt der in Nord-Süd-Richtung durch die Abrechnungseinheit 1 verlaufenden zweigleisigen Bahnlinie Ludwigshafen – Speyer zu, obwohl der Fahrverkehr den Bahndamm an drei Stellen und der Fußgängerverkehr an weiteren drei Stellen queren kann. Die Fußgängerüber- und -unterführungen vermögen den Eindruck einer Zäsur, den die Bahnlinie erweckt, nicht abzuschwächen. Gleiches gilt für den höhengleichen Bahnübergang in der I... Straße. Trotz seiner Breite verdeutlicht er durch die installierte Schrankenanlage und insbesondere durch die Wartepflicht des Straßenverkehrs bei Durchfahrt eines Zuges, dass die Bahnlinie nicht jederzeit ohne jede Behinderung überquert werden kann und damit das Gebiet in zwei Bereiche zerschneidet. Die mit einer Rampe versehene Straßenüberführung der N... Straße zum Schul- und Sportzentrum ermöglicht zwar ebenso wie die Straßenunterführung in der Ma...straße ein unproblematisches Queren der Bahnlinie. Diese geringe Anzahl von Querungsmöglichkeiten auf einer Länge der

Bahnlinie von mehr als 2 km zwischen ihrem Abzweig von der Strecke nach Neustadt a.d.W. und dem südlichen Ende der Bebauung vermag die Trennung des Gebiets westlich der Bahnlinie von dem östlich davon gelegenen Stadtgebiet aber nicht aufzuheben.

c) Die dargestellten verfassungsrechtlichen Anforderungen werden ferner durch die Einbeziehung des Gewerbegebiets zwischen W... Straße, R...straße und W...weg in die Abrechnungseinheit 1 verfehlt. Dabei handelt es sich um ein Gebiet, dessen Straßenausbauaufwand sich strukturell gravierend von demjenigen anderer Teile des Stadtgebiets unterscheidet. Denn die Art der dort zulässigen baulichen Nutzung erfordert einen von Wohngebieten deutlich abweichenden Straßenzustand. Ferner ist dort wegen des stärkeren Anliegerverkehrs durch Lieferanten und Kunden ein höherer Ausbaufwand als im übrigen Stadtgebiet zu erwarten. Vor diesem Hintergrund kann davon ausgegangen werden, dass die Aufnahme des Gewerbegebiets zwischen W... Straße, R...straße und W...weg in die Abrechnungseinheit 1 zu einer nicht mehr zu rechtfertigenden Umverteilung von Ausbaulasten führt.

d) Gleiches gilt für die Einbeziehung des auf der Grundlage einer einheitlichen Planung durch insgesamt vier Bebauungspläne in den ersten Jahren dieses Jahrhunderts entstandenen Wohngebiets „G... G...“ zwischen M... Straße, R...straße und W... Straße in die Abrechnungseinheit 1. Da in die Ausbaubeitragssatzung keine Verschonungsregelung i.S.d. § 10a Abs. 5 KAG aufgenommen wurde, sind die dort liegenden Grundstücke, für die zum Teil vor weniger als 10 Jahren Kosten der erstmaligen Herstellung aufgrund von Verträgen (Erschließungskosten) zu entrichten waren, ebenso zum wiederkehrenden Beitrag heranzuziehen wie die Grundstücke im übrigen Gebiet der Abrechnungseinheit 1, in dem demnächst Straßen ausgebaut werden sollen. Im Wohngebiet „G... G...“ ist allerdings in den nächsten Jahren nicht mit Straßenausbaumaßnahmen zu rechnen. Deshalb unterscheidet sich der dort zu erwartende Straßenausbauaufwand gravierend vom Ausbaufwand der demnächst auszubauenden Verkehrsanlagen. Soweit die Grundstücke in den zuletzt genannten Straßen mit kurzfristigem Ausbaubedarf nicht erst vor kurzem zu Erschließungsbeiträgen, Ausbaubeiträgen oder Ausgleichsbeträgen nach dem

Baugesetzbuch veranlagt wurden und für sie auch keine Kosten der erstmaligen Herstellung aufgrund von Verträgen anfielen, handelt es sich um einen strukturell gravierend unterschiedlichen Straßenausbauaufwand, der zu einer nicht mehr zu rechtfertigenden Umverteilung von Ausbaulasten führt, wenn die Grundstücke im Wohngebiet zwischen M... Straße, R...straße und W... Straße nicht durch eine Satzungsbestimmung gemäß § 10a Abs. 5 KAG verschont werden. Denn diese unterliegen durch die Aufnahme in die Abrechnungseinheit 1 auf absehbare Zeit der wiederkehrenden Beitragspflicht für den Ausbau ausschließlich anderer als ihrer Anliegerstraßen, die – wie gesagt – in den nächsten Jahren voraussichtlich nicht erneuerungsbedürftig werden.

3. Im vorliegenden Verfahren kann nicht abschließend entschieden werden, wie die einzelnen Gebietsteile der Beklagten in einheitliche öffentliche Einrichtungen von Anbaustraßen aufzuteilen sind. Es soll aber darauf hingewiesen werden, dass neben den bereits bestehenden Abrechnungseinheiten 2 und 3 eine weitere gebildet werden kann, die das Gewerbegebiet zwischen W... Straße, R...straße und W...weg umfasst. Als Abgrenzung können insoweit die bauplanerischen Festsetzungen, insbesondere der Lärmschutzwall sowie die Grenzen des räumlichen Anwendungsbereichs der Bebauungspläne herangezogen werden. Das Wohngebiet „G... G...“ zwischen M... Straße, R...straße und W... Straße kann nur ein Teil der Abrechnungseinheit 1 bleiben, wenn eine Verschonungsregelung nach § 10a Abs. 5 KAG in die Satzung aufgenommen wird. Das Gebiet westlich der Bahnlinie nach Speyer muss von der Abrechnungseinheit 1 getrennt und wohl in zwei weitere Abrechnungseinheiten aufgeteilt werden. Dabei können der Bereich der westlichen I... Straße mit Mü...straße und L...gasse zusammengefasst werden. Als weitere einheitliche öffentliche Einrichtungen von Anbaustraßen kommt das Gebiet des K...wegs, der Ma...straße, der Mü...straße, des Schul- und Sportzentrums einschließlich des Wohngebiets P... in Betracht.

4. Die Kostenentscheidung ergibt sich aus § 154 Abs. 1 VwGO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit des Urteils folgt aus § 167

VwGO.

Gründe, gemäß § 132 Abs. 2 VwGO die Revision zuzulassen, liegen nicht vor.

Rechtsmittelbelehrung

...

gez. Dr. Mildner

gez. Dr. Beuscher

gez. Dr. Emmenegger

B e s c h l u s s

Der Wert des Streitgegenstandes wird für das Berufungsverfahren auf 26,68 € festgesetzt (§§ 52 Abs. 3, 47 Abs. 1 GKG).

gez. Dr. Mildner

gez. Dr. Beuscher

gez. Dr. Emmenegger